



Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

## REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº

(Do Sr. Capitão Alberto Neto)

**Requer do Excelentíssimo Ministro da Infraestrutura, Senhor Tarcísio Gomes de Freitas, informações sobre a pretensa reestruturação do DNIT (alteração do Decreto 8.489/2015), com vistas a evitar prejuízos à população.**

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados requero seja encaminhado ao Ministro da Infraestrutura, Senhor Tarcísio Gomes de Freitas, informações sobre a pretensa reestruturação do DNIT (alteração do Decreto 8.489/2015).

### Justificação

A Lei n.º 10.233/2001 que criou o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes e lhe deu atribuições de prover a infraestrutura de transportes do país através da implementação de políticas para o planejamento, administração, manutenção, melhoramento, expansão e operação da infraestrutura rodoviária, ferroviária e aquaviária. A estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão, das Funções de Confiança do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, foi alterada em 2015 através do Decreto n.º 8.489/2015. Tal instrumento



surgiu da necessidade latente do setor, em muito pela pressão do Agronegócio brasileiro, sociedade civil organizada (CNT – Confederação Nacional dos Transportes e CNA – Confederação Nacional da Agricultura) bem como das recomendações do Tribunal de Contas da União – TCU, que ao longo de mais de uma década exarou diversos Acórdãos sobre a necessidade de estruturação do setor hidroviário.

Ocorre que é do nosso conhecimento que o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, por intermédio de sua Diretoria, propôs a reformulação da estrutura organizacional do departamento com a EXTINÇÃO das atuais ADMINISTRAÇÕES HIDROVIÁRIAS (unidades descentralizadas do DNIT responsáveis pelas hidrovias e portos do Brasil), alterando assim o Decreto n.º 8.489/2015 que define a estrutura administrativa do órgão (que segundo nos consta, já se encontra com minuta na Casa Civil e no Ministério da Economia). Em linhas gerais, pretende-se aglutinar nas Superintendências Regionais dos Estados, que atuam somente no modal rodoviário, também as funções relativas ao modal aquaviário, que envolvem as Hidrovias e os Portos do Brasil.

O Relatório da CNT – Confederação Nacional de Transportes, intitulado Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil, apresentado no ano passado aponta que, de 1907 até 2019, o setor passou por mais de 20 alterações em sua gestão. Em média, a cada 05 anos, o setor hidroviário brasileiro passa por uma mudança em sua estrutura organizacional, ou seja, os órgãos/unidades que deveriam ser responsáveis pela execução de tais políticas estão sempre sofrendo interferências em sua estrutura institucional, o que inclusive pode ser um dos fatores do Brasil ser tão atrasado em termos de desenvolvimento hidroviário, ao contrário de outros países como EUA, China e Alemanha, que possuem notável desempenho logístico, devido a uma matriz de transportes equilibrada. Ressaltamos que possuímos a maior rede hidrográfica do mundo. O nível dessa mudança pretendida por meio do referido Decreto mexe no nível operacional aglutinando competências de unidades descentralizadas de





autarquias, que deveriam ser singulares/temáticas, com suas especificidades, assim como as Agências Reguladoras dos transportes ANTAQ e ANTT, que, inclusive, o governo pretendia realizar a fusão de ambas. Porém, voltou atrás, ficando claro que tal medida enfraqueceria ainda mais o desenvolvimento de outros sistemas de transporte, envolvendo o setor portuário e a navegação interior.

**Diante do exposto, solicito resposta para os seguintes questionamentos:**

- 1) Sabe-se que grandes mudanças nas estruturas de gestão pública ainda mais com o porte da pretendida, se não for devidamente fundamentada em estudos e garantido o seu devido rito legal, não passa de mero ato discricionário à vontade de quem idealiza ou consente. Diante disso, pergunta-se: Foi realizado algum Estudo de viabilidade com apresentação de dados socioeconômicos e técnicos que comprovem e fundamentem que essa alternativa irá resultar em maiores ganhos/vantagens técnicas e financeiras do que o modelo atual, em curto, médio e longo prazo com o maior incremento do modal aquaviário na matriz de transportes brasileira? Caso afirmativo solicito que seja disponibilizado cópia do mesmo ou ainda onde ele foi publicado e possa ser obtido.
- 2) Foi designado algum Grupo de Trabalho (através de Portaria), para estudo dessa “fusão/incorporação” administrativa, a exemplo de como fez o Ministério da Infraestrutura – MINFRA, quando pretendia fazer a fusão da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres com a ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários, assim como também foi feito pelo Ministério antes da edição do Decreto n.º 8.489/2015 que reestruturou o DNIT em 2015?
- 3) O PNRH – Plano Nacional de Recursos Hídricos, estabelecido pela Lei nº 9.433/97, é um dos instrumentos que orienta a gestão das águas no Brasil. Com o objetivo de facilitar a gestão dos recursos



hídricos do país, a malha fluvial brasileira foi dividida em 12 Regiões Hidrográficas. Cada Região Hidrográfica é um espaço territorial que compreende uma bacia, grupo de bacias ou sub-bacias hidrográficas que apresentam características naturais, sociais e econômicas homogêneas ou similares. Essa divisão foi instituída pela Resolução n.º 32/2003, do Conselho Nacional de Recursos Hídricos - CNRH, que possui, dentre outras, a competência de promover a articulação do planejamento dos recursos hídricos com os planos nacionais, regionais, estaduais e dos setores usuários. Considerando o contido na Lei nº 9.433/97 e na Resolução n.º 32/2003 do CNRH, porque se pretende “dividir” as regiões hidrográficas por Superintendência Regional Estadual do DNIT, cuja atuação se limita a circunscrição geopolítica das rodovias de cada estado da federação? Isso não comprometeria a economicidade e a continuidade das ações de infraestrutura aquaviária já que as interferências nas hidrovias são interdependentes e com resultados de médio/longo?

- 4) Considerando a mesma fundamentação legal da pergunta anterior, ao se fazer tal divisão, não haveria uma infração ao PNRH – Plano Nacional de Recursos Hídricos, ou seja, não haveria o descumprimento da Lei? Caso negativo, justifique.
- 5) Ainda considerando a mesma fundamentação legal da pergunta 3, o CNRH foi consultado sobre a alteração, promovendo sua ratificação, essa não seria uma condição *sine qua non* para efetivação da redistribuição da administração da malha hidroviária por estado?
- 6) Ainda considerando a Lei nº 9.433/97 e a Resolução n.º 32/2003, do CNRH, ao se dividir a gestão por Superintendência Regional do DNIT, cuja atuação se limita a circunscrição geopolítica de cada estado, é possível haver entraves administrativos e descompasso de planejamento e execução de ações, inclusive de ordem de licenciamento ambiental dado a especificidade da hidrovia (que não



se comporta como a rodovia) e tendo em vista que o Sistema Hidroviário deve ser visto como um todo? Caso negativo, justifique com o planejamento a ser adotado no caso de hidrovias que perpassam mais de uma unidade da federação.

- 7) O Tribunal de Contas da União - TCU, através dos instrumentos de acompanhamento e monitoramento no exercício de sua função fiscalizadora, realizou nos últimos anos diversos programas de acompanhamento junto ao DNIT no que tange ao desenvolvimento e evolução da estrutura administrativa responsável pelo modal aquaviário dentro do Departamento, o que culminou em alguns acórdãos com RECOMENDAÇÕES e DETERMINAÇÕES ao Departamento, em especial os Acórdãos 351/2006, 940/2016 e o 2.573/2014 – TCU – Plenário. Todos esses Acórdãos se relacionam à ampliação da participação do modal aquaviário na matriz de transportes brasileira, inclusive, com recomendações claras quanto ao incremento estrutura organizacional do DNIT, no que tange às Administrações Hidroviárias. O Tribunal de Contas da União - TCU, em especial sua Coordenação-Geral de Controle Externo de Infraestrutura - Coinfra e a SeinfraHidrovias, em seu papel fiscalizador, tem conhecimento legal dessa alteração ora pretendida no DNIT? Caso afirmativo, solicito o envio de comprovantes de correspondências ou documentos oficiais (atas, ofícios etc.) encaminhados ao TCU.
- 8) Ainda considerando os acórdãos do TCU, a concretização da reestruturação administrativa e de distribuição de malha hidroviária por divisão geopolítica consistiria numa afronta direta a esses acórdãos, tendo em vista a prometida otimização não foi comprovada e a experiência dos profissionais das Superintendências Regionais (Rodoviárias) não foi devidamente demonstrada e suprida para que a continuidade dos trabalhos não fosse comprometida?



- 9) Sabe-se que o DNIT, através das Superintendências Regionais, que atualmente são responsáveis pelas rodovias federais nos estados, tem latentes dificuldades para exercer tal atribuição, conforme evidenciado na 22ª edição da Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte – CNT, de Rodovias, divulgada recentemente e que mostra que a malha pavimentada brasileira continua em condições insatisfatórias. Tal dado não evidencia a saturação dessas unidades, seja por falta de servidores ou outro motivo? Agregar mais uma atribuição (aquaviária) na Superintendência não poderia acarretar riscos na qualidade da prestação dos serviços à sociedade?
- 10) Sob a luz do direito administrativo, autarquias são entidades criadas para serem ESPECIALIZADAS em atividades típicas de Estado. Países como Alemanha, China e EUA, que utilizam potencialmente as suas hidrovias como vetor de desenvolvimento e de integração, possuem órgãos específicos (como a USACE - *United States Army Corps of Engineers*) para a finalidade de execução e gestão do modal hidroviário, ficando aglutinado apenas o aspecto de gestão estratégica. No caso do Brasil, que possui uma das maiores redes hidrográficas do mundo, porque não se adota um modelo singular, inclusive, com estruturação que proporcione maior robustez às atuais Administrações Hidroviárias?
- 11) Num país de dimensões continentais, como o Brasil, precisamos depender menos de rodovias e dar uma maior atenção às ferrovias e às hidrovias. Temos observado os ganhos acentuados do modal ferroviário com importante atuação da VALEC. Não seria interessante possuímos um órgão de similar importância específico só para Portos e Hidrovias? Justifique.
- 12) Recentemente, observou-se que o Ministério da Infraestrutura cogitou em fazer também a fusão de duas Agências Reguladoras (ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres e ANTAQ -



Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Porém, voltou atrás, ficando claro que tal medida enfraqueceria ainda mais o desenvolvimento de outros sistemas de transporte, como o setor portuário e a navegação interior. A pedido do Ministério da Infraestrutura, foi realizada uma pesquisa com os servidores para saber a opinião sobre a proposta de criação de uma nova agência, unificando os dois órgãos. De maneira análoga, foi realizada alguma pesquisa nesse sentido com os servidores do DNIT (Setores aquaviários e terrestres)? Caso afirmativo solicito que seja disponibilizado tal pesquisa.

- 13) Considerando que, com a extinção das Administrações Hidroviárias, que são unidades gestoras e possuem cargos de gestão em sua estrutura, em especial os do Grupo de Direção e Assessoramento nível 4 (DAS – 4), pergunta-se: Para onde seriam remanejados esses cargos?
  
- 14) Considerando que a pretensa reestruturação do DNIT certamente geraria um reflexo de insegurança institucional, e, logicamente de retração dos possíveis e potenciais investimentos privados em estaleiros, capacitação de mão de obra, ampliação da frota de embarcações, barcaças, dentre toda uma rede logística, e indo na contramão do que se espera do atual governo de proporcionar maior dinamismo e segurança para todos os envolvidos do setor; e considerando que o atual momento em que o país está passando por conta da pandemia da COVID-19 é dramático; não seria mais razoável reavaliar tal reestruturação do DNIT, devido aos potenciais riscos de que uma mudança desse porte acarretaria a paralisação de obras/serviços e poderia agravar ainda mais a crise pela qual passa o país?





Câmara dos Deputados  
Gabinete do Deputado Capitão Alberto Neto

Conforme demonstrado no corpo de cada pergunta acima, o setor hidroviário é marcado por diversa legislação e protegido por jurisprudência da Egrégia Corte Federal de Contas e que, no caso, a simples vontade de dirigentes do poder executivo não são suficientes para motivar alterações estruturais na administração de um setor com grande capacidade de transformação do país, justificativas claras e transparentes são direitos da sociedade, sob pena da produção atos nulos e até contrários à lei e a mandamentos judiciais vigentes.

Faço os questionamentos que se seguem como representante do povo brasileiro, que não pode mais perder oportunidades de emprego, desenvolvimento regional e redução dos custos da logística de transporte que resulta em maior competitividade dos produtos nacionais interna e externamente.

Sendo a fiscalização uma das funções típicas do legislador, faz-se necessária a aprovação deste requerimento de informações para obtenção de dados suficientes a respeito da atuação do Poder Executivo, a fim de se assegurar a efetividade das leis ou, se assim for necessário, tomar medidas para que sejam implementadas de forma eficiente e transparente.

Termos em que, pede deferimento.

Brasília, 11 de maio de 2020.

**CAPITÃO ALBERTO NETO**

Deputado Federal  
Republicanos-AM

Câmara dos Deputados, Anexo IV – Gabinete 933 – CEP 70160-900 – Brasília/DF  
Tels (61) 3215-5933/1933